

(ബി) നഗരാതിർത്തിക്ക് പുറത്ത് എവിടെയൊക്കെ, ഏതെല്ലാം സർവ്വീസുകൾ ഇപ്പോൾ നടത്തി വരുന്നുത്;

(സി) കൂടുതൽ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇത്തരത്തിൽ ലോ ഫ്ളോർ ബസ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;

(ഡി) ലോ ഫ്ളോർ ബസ് സർവ്വീസുകൾ കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമായി നടത്തുന്നതിന് ഇതിനായി പ്രത്യേക കമ്പനിയോ മറ്റു സംവിധാനമോ ആരംഭിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം ഇപ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ടോ; ഏകിൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുമോ?

ഉത്തരം

(എ) തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരങ്ങളിലാണ് ഇപ്പോൾ ലോഫ്ളോർ ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

തിരുവനന്തപുരം എ.സി.18, നോൺ എ.സി. 28, കൊച്ചി. എ.സി. 28, നോൺ എ.സി. 23.

(ബി) നഗരാതിർത്തിക്ക് പുറത്ത് ആറ്റിങ്ങൽ, വർക്കല, നെടുമങ്ങാട്, നെയ്യാറ്റിൻകര, കാട്ടാക്കട, കിളിമാനൂർ, വിഴിഞ്ഞം, മുവാറ്റുപുഴ, കോതമംഗലം, പീറവം, നോർത്ത് പറവൂർ, കുത്താട്ടുകുളം തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കാണ് ടി ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്.

(സി) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ജനറൽ പദ്ധതിയിൽപ്പെടുത്തിയാണ് ലോഫ്ളോർ ബസ്സുകൾ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിൻപ്രകാരം തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ഇപ്പോൾ പ്രസ്തുത ബസ്സുകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. ആകയാൽ കൂടുതൽ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് ഇത്തരം ലോഫ്ളോർ ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കുകയില്ല.

(ഡി) ഇപ്പോൾ പരിഗണനയിലില്ല.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് നിർദ്ദേശങ്ങൾ

92 (2191) ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ :

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ :

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് എന്തൊക്കെ പുതിയ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ബി) ഈ സാമ്പത്തികവർഷാവസാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടം എത്ര കോടിയാകും എന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്;

(സി) ജീവനക്കാരുടെ പെൻഷൻ ബാധ്യത ഒഴിവാക്കാൻ എന്തൊക്കെ പ്രാഥമിക നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ഡി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളിൽ പരസ്യം നൽകി വരുമാനം നേടാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്തൊക്കെയായിരുന്നു ; ഇവ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാതിരുന്നതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ വിശദമാക്കുമോ ?

ഉത്തരം

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടത്തിന്റെ പ്രധാനകാരണങ്ങളായി ബോർഡ് കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്ന കാരണങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന പെൻഷൻ ചെലവും പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങളും പൊതുതാൽപ്പര്യം കണക്കിലെടുത്ത് ലാഭകരമല്ലാത്ത റൂട്ടുകളിൽ സാമൂഹിക പ്രതിബന്ധതയുടെ പേരിൽ നടത്തുന്ന സർവ്വീസുകളും, സാമൂഹിക പ്രതിബന്ധതയുടെ പേരിൽ അനുവദിക്കുന്ന യാത്രാക്കൂലി ഇളവുകളുമാണ്. പെൻഷൻ ഇനത്തിലുള്ള ചെലവ് ഭാവിയിൽ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പങ്കാളിത്ത പെൻഷൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം പരിശോധിച്ചുവരുന്നു. പുതിയ ബസ്സുകൾ വർഷം വർഷം വാങ്ങുന്നതിനായി സർക്കാർ മുമ്പനം നൽകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ബി) 2008-09-വരെയുള്ള വാർഷിക കണക്കനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ. ടി.സി. യുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടം 1483.31 കോടി രൂപയാണ്. 2010-11-ൽ 1776.36 കോടി രൂപയാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. 1984 മുതൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ ഏർപ്പെടുത്തി. എന്നാൽ ആയതിനുവേണ്ടി ഒരു പ്രത്യേക ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ചിരുന്നില്ല. ആയതിനാൽ ഇപ്പോൾ നൽകി കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പെൻഷൻ സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുകയും പുതുതായി വരുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് കോൺട്രിബ്യൂട്ടറി പെൻഷൻ ഏർപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണമെന്നും അല്ലെങ്കിൽ പെൻഷൻ തുല്യമായ തുക ഗ്രാന്റായി അനുവദിക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(സി) ഏതാണ്ട് ഇരുപത് വർഷത്തോളമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളിലും ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിലും പരസ്യം നൽകുന്നതിന് കരാർ നൽകുന്നതിലൂടെ ഗണ്യമായ വരുമാനം നേടാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 1-7-2008 മുതൽ 30-6-2010 വരെ ബസ്സുകളിൽ പരസ്യം നൽകുന്നതിനുള്ള കരാർ തിരുവനന്തപുരത്തെ കെൽട്രോണിന് നൽകിയിരുന്നു. 4.54 കോടി രൂപയായിരുന്നു കരാർ തുക. എന്നാൽ കരാർ തുക ഒടുക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച വരുത്തിയതു കാരണം അവർക്ക് നൽകിയ ലൈസൻസ് 12-2009-ൽ ക്യാൻസൽ ചെയ്യുകയുണ്ടായി. തുടർന്ന് പുതിയ കരാറുകാരനെ കണ്ടെത്തുന്നതിനായി 3 പ്രാവശ്യം ലേലം/ടെണ്ടർ നടത്തുകയുണ്ടായി. എങ്കിലും വളരെ കുറഞ്ഞ തുക കോട്ട് ചെയ്തതുകൊണ്ട് അവ അംഗീകിക്കുകയുണ്ടായില്ല. എന്നാൽ 4-12-2010-ൽ നടന്ന ടെണ്ടർ നടപടിയിൽ 3,03,03,000 രൂപയ്ക്ക് ഒരാൾ ടെണ്ടർ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത തുകയുടെ ടെണ്ടർ സ്വീകരിക്കുന്നത് ഡയറക്ടർ ബോർഡിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. ഇതിനുപുറമെ ബസ്സിനുള്ളിൽ പാസഞ്ചർ

ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന് കരാറുകാരനെ കണ്ടെത്തുവാൻ വേണ്ടി 24-2-2010, 12-10-2010, 30-11-2010 എന്നീ തീയതികളിൽ നടത്തിയ ലേലം/ടെണ്ടർ നടപടി ഫലപ്രാപ്തിയിലെത്തിയില്ല. ആയതിനാൽ താൽപ്പര്യമുള്ള വ്യക്തികൾ സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവരെ പങ്കെടുപ്പിക്കുന്നതിനായി 20 ഫേബ്രുവരി 2-12-2010-ന് ചർച്ചയ്ക്ക് ക്ഷണിച്ചിരുന്നു. വെങ്കിലും ആരും പങ്കെടുക്കുകയുണ്ടായില്ല.

(ഡി) തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. ഇതിന് മുന്നോടിയായി രണ്ട് ഉദ്യോഗസ്ഥരെ കർണ്ണടക സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിലേക്ക് വിശദാംശങ്ങൾ പറിച്ച് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുവാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. അവർതന്നെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൊറിയർ പാഴ്സൽ സർവ്വീസുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആരംഭിക്കുന്നതിന് തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. കൊറിയർ പാഴ്സൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 11-10-2007-ൽ ലേലം/ടെണ്ടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടന്ന യോഗ്യതാപരിശോധനയിൽ ആരുമെന്ന യോഗ്യത നേടുകയുണ്ടായില്ല.

ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി കരാറുകാരനെ കണ്ടെത്തുന്നതിനായി നടത്തപ്പെട്ട യോഗ്യതാ പരിശോധനയിൽ (ടെണ്ടറുമായി ബന്ധപ്പെട്ടത്) ആർക്കും യോഗ്യത നേടാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻ

83 (2192) ശ്രീമതി കെ. കെ. ലതിക : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യത്തിന് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻ കൃത്യമായി വിതരണം ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

ഉത്തരം

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ ശമ്പളം കൊടുക്കുന്നതിനായി 33 കോടി രൂപയും പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് 22 കോടി രൂപയും വേണ്ടതുണ്ട്. പ്രതിമാസ വരുമാനവും ചെലവും തമ്മിൽ വലിയ അന്തരമുള്ളതിൽ ശമ്പളം നൽകുന്നതിലേയ്ക്കായി മാസത്തിന്റെ അവസാന ദിവസം കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽ നിന്നും കടമെടുക്കേണ്ടിവരുന്നു. പിറ്റേമാസം ആദ്യവാരം തന്നെ പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് കോർപ്പറേഷന്റെ അക്കൗണ്ടിൽ വേണ്ടത്ര പണമുണ്ടാകില്ല. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽ നിന്നും വേണ്ടത്ര വായ്പ കിട്ടുകയുമില്ല. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽ നിന്ന് വായ്പ കിട്ടുന്ന മുറയ്ക്ക് കോർപ്പറേഷന്റെ കൈവശം നീക്കിയിരുപ്പായി വരുന്ന പണവും ചേർത്താണ് പെൻഷൻ നൽകുന്നത്. ആയതിനാൽ ഒരു കൃത്യ ദിവസം പെൻഷൻ കൊടുക്കുമെന്ന് മുൻകൂട്ടി പറയുവാൻ ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ കഴിയില്ല.